

Grenland Rail AS Inspeksjon

Kjøretøy og kompetansestyring

TILSYNSRAPPORT NR. 2016-01

1	Bakgrunn og mål	3
2	Konklusjon.....	3
3	Avvik.....	4
4	Observasjoner	4
5	Andre forhold.....	5
6	Om tilsynet	5
6.1	Administrative data	5
6.2	Gjennomføring	5
6.3	Omfang	5
6.4	Kriterier	5
6.5	Om avvik og observasjoner.....	5
6.6	Tilsynsrapport.....	5
6.7	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	6
6.8	Tilbakemeldinger etter tilsyn	6
	Vedlegg 1 - Hjemmelstekster	7

1 Bakgrunn og mål

Grenland Rail har sikkerhetssertifikat del A og del B til å trafikkere hele det nasjonale jernbanenettet.

Tilsynet ble gjennomført som en varslet inspeksjon.

Tilsynet hadde som mål å avklare hvorvidt Grenland Rail gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Tilsynet dekket togframføring med spesiell vekt på kjøretøy og kompetanse hos førere på strekningen Kongsvinger – Koppang. Det ble sett på tillatelser til å ta i bruk vogner og strekningskompetanse hos noen av førerne.

Tilsynet ble gjennomført på bakgrunn av at Grenland Rail framfører tog etter avtale med Rush Rail, mens Rush Rail er i søknadsprosess for å få eget sikkerhetssertifikat del B.

2 Konklusjon

Det meste av kjøretøyene, blant annet vognmateriellet, som benyttes ved denne kjøringen er Grenland Rails eget. Grenland Rail hadde ikke i tilstrekkelig grad forvisset seg om dette materialet var oppført i kjøretøyregisteret og tillatt til å ta i bruk. I tillegg hadde ikke Grenland Rail i tilstrekkelig grad vurdert under hvilke klimatiske forhold dette materialet kan benyttes.

Rapportdato: 03.05.2016

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Geir-Rune Samstad
Revisjonsleder

3 Avvik

Avvik 1

Grenland Rail sikrer ikke at kjøretøy som de bruker er lovlig og sikkerhetsemessig forsvarlig å bruke.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1 annet ledd.

Revisjonsbevis:

1. Grenland Rail har ikke foretatt en tilstrekkelig kontroll av om det fantes EVN-nummer og de nødvendige tillatelser til å ta i bruk de vognene som er brukt. De kunne derfor ikke fremvise de nødvendige tillatelser til ibruktakelse for de vogner som er benyttet ved kjøring.

Merknad: Grenland Rail har oppdatert sin sikkerhetsstyring etter at de flere ganger har framført kjøretøy som har manglet tillatelse til å tas i bruk, for å forhindre at det skulle skje igjen. Den først oversendte listen over vogner som var benyttet ved kjøring av flis- og tømmer tog inneholdt mange EVN-nummer som ikke fantes i kjøretøyregisteret eller var ugyldige, og det var derfor usikkert om vognene hadde de nødvendige tillatelsene til å framføres. Da Grenland Rail ble gjort kjent med dette ble ikke vognene benyttet. Grenland Rail fant ut at de hadde fått oppgitt feil EVN-nummer på vognene fra leverandøren, og når riktige EVN-nummer ble fremskaffet viste det seg at alle fantes i kjøretøyregisteret.

2. Opplysningene i kjøretøyregisteret for de flisvognene som er benyttet, som blant annet omtaler tekniske karakteristika, viser at vognene kan brukes ned til – 25 grader celsius (T1). Dette betyr at vognene har begrensninger i bruk i Skandinavia. Ubegrenset bruk i Skandinavia krever at vognene kan brukes ned til –40 grader celsius (T2). Det har på de aktuelle strekningene vært lavere temperaturer enn – 25 grader celsius denne vinteren, og mest sannsynlig har vognmateriellet blitt framført under for kalde forhold.

Merknad: Grenland Rail endret sine interne bestemmelser for bruken av flisvognene umiddelbart etter at de ble gjort oppmerksom på begrensningene.

3. Grenland Rail har ikke foretatt en vurdering av strekningskompatibilitet for de vognene som er benyttet.

4 Observasjoner

Observasjon 1

Strekningsanalysene kan forbedres med tanke på detaljeringsnivå.

Revisjonsbevis:

1. Strekningsanalysen og/-eller den strekningsvise risikovurderingen, og den tilhørende strekningsbeskrivelsen Kongsvinger - Koppang kan forbedres med ytterligere beskrivelser av sentrale risikoforhold.

Merknad: Dette var et forhold som ble påpekt i forbindelse med tilsynsrapport 2015-11. Grenland Rail har økt detaljeringsgraden noe i de aktuelle strekningsbeskrivelsene, men Grenland Rail bør ytterligere vurdere om detaljeringen i tilstrekkelig grad dekker de viktigste risikoforhold.

5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2016-01
Saksnr.:	16/82
Virksomhet:	Grenland Rail AS
Kontaktperson:	Heimon Winkelman
Tilsynslag:	Geir-Rune Samstad, revisjonsleder
	Hege G. Thalberg, observatør

6.2 Gjennomføring

Tilsynet ble gjennomført 21.1.2016. Virksomheten har gitt nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring.

6.3 Omfang

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Grenland Rail. Den omfattet intervju og gjennomgang av dokumentasjon i forbindelse med kjøring av flistog på oppdrag for Rush Rail.

6.4 Kriterier

Tilsynskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/>.

6.5 Om avvik og observasjoner

Tilsyn er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe objektive bevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. Revisjonsbevisene vil være grunnlaget for revisjonsfunnene. Statens jernbanetilsyn grupperer revisjonsfunnene i avvik og observasjoner.

Avvik er mangel på oppfyllelse av krav i eller i medhold av lov.

Observasjon er forhold som ikke er avvik, men som kan utvikle seg til det.

Vi forventer at virksomheten vurderer observasjoner og håndterer disse slik at de ikke utvikler seg til/bidrar til avvik.

6.6 Tilsynsrapport

Denne tilsynsrapporten beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom revisjonen.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering. Det vil si at tilsynsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med norsk jernbanelovgivning. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke.

Tilsyn er basert på stikkprøver. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.

6.7 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel at virksomheten innen en tidsfrist identifiserer årsaken til avvikene, iverksetter tiltak både for å fjerne avvikene og årsakene til disse og å evaluere effekten av gjennomførte tiltak. Pålegg gis i et oversendelsesbrev der denne rapport følger som vedlegg.

På tilsynets hjemmeside er det gitt nærmere beskrivelse av tilsynets [oppfølgingsprosess](#) og veiledning om [avviksoppfølging](#)

Tilsynet kategoriserer ikke avvik i forhold til alvorlighetsgrad. Virksomheten må selv vurdere alvorlighetsgrad og eventuelt behov for å prioritere gjennomføring av tiltak raskere enn frister tilsynet setter.

Der vi avdekker vesentlige mangler, vil vi vurdere å pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhetscertifikatet/tillatelsen tilbake. Vår hjemmeside gir mer informasjon om [sanksjonsmiddelbruk](#).

6.8 Tilbakemeldinger etter tilsyn

Via nettsidene våre kan dere gi synspunkter om revisjoner og andre tilsynsaktiviteter. Statens jernbanetilsyn skal bidra til at sikkerheten på jernbanen blir tilstrekkelig god. Revisjoner og andre tilsynsaktiviteter er et viktig virkemiddel. Arbeidet krever mye personell og tid både fra oss og dem vi fører tilsyn med. Derfor er det viktig at tilsyn gjennomføres mest mulig effektivt og etter hensikten. For å bli stadig bedre ønsker vi synspunkter på arbeidet vi utfører. Tilbakemeldinger kan gis via nettsidene på: [Statens jernbanetilsyn - Tilbakemeldinger etter tilsyn](#).

Vedlegg 1 - Hjemmelstekster

Avvik 1

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1. Krav til sikkerhetsstyringssystem

Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av den aktuelle virksomheten og andre forhold ved denne. Sikkerhetsstyringssystemet skal videre sikre håndtering av alle risikoer forbundet med virksomheten.

Sikkerhetsstyringssystemet skal ta hensyn til alle relevante risikoer som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheter og tredjeparters virksomhet. Sikkerhetsstyringssystemet skal vise hvordan kontrollen er sikret fra den øverste ledelsens side på ulike nivåer, hvordan personalet på alle nivåer er involvert og hvordan den kontinuerlige forbedringen av sikkerhetsstyringssystemet sikres.

Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte bruk av leverandører. Jernbanevirksomheten skal stille de samme styrings- og sikkerhetskrav til aktiviteter utført av leverandører som til aktiviteter utført av egen virksomhet.

Infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem skal ta hensyn til virkningene av forskjellige jernbaneforetaks virksomhet på det nasjonale jernbanenettet og omfatte bestemmelser som skal gjøre det mulig for alle jernbaneforetak å drive i samsvar med krav i jernbanelovgivningen, samt krav i og vilkår fastsatt i deres sikkerhetssertifikat.